SHRI RANGANATH MISRA (Orissa) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I wanted to suggest one thing. I went to Gujarat in 1991. They presented a two-storeyed bungalow for the permanent Lok Adalat there. We had issued letters of request to other States. I would suggest to the hon. Minister that he may look for such gifts of house property, where you can have the permanent Lok Adalat systems function.

SHRI ARUN JAITLEY: What Justice Misra referred to, in fact, is a model which functions today. The people, who look after it, are available round the clock, and, when I say, round the clock, it means 24 hours that office is functioning. Even at night, they have at least one person there, because they find that, people from villages, who work, etc. want to come in the evening. Even at 12 o'clock and 2 o'clock, people are taking advice and going away. So, 24 hours, there is somebody available in the building at Ahmedabad.

THE VICE-CHAIRMAN (NILOTPAL BASU): The question is:

"That the Bill further to amend the Legal Services Authorities Act, 1987, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (NILOTPAL BASU): Now, we will take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2-6 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI ARUN JAITLEY: Sir, I beg to move:

"That the Bill be passed."

The question was put and the motion was adopted.

THE FOREIGN AIRCRAFT (EXEMPTION FROM TAXES AND DUTIES ON FUEL AND LUBRICANTS) BILL, 2002

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU): Now, we take up the Foreign Aircraft (Exemption from Taxes and Duties on Fuel and Lubricants) Bill, 2002. Shri Syed Shahnawaz Hussain.

नगर विमान मंत्री (श्री सैयद शाहनवाज हुसैन):उपसभाध्यक्ष महोदय,मैं प्रस्ताव करता हूं:-

'कि 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए बुलाए गए अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन सम्मेलन के अनुसरण में भारत और अन्य देशों के बीच हुए समझौते का कार्यान्वयन करने वाले विधेयक पर, लोक सभा द्वारा पारित रूप में, विचार किया जाए।'

महोदय, यह विधेयक लोक सभा द्वारा पारित किया जा चुका है और यह एयर टरबाइन फ्यूल के बारे में है । अंतर्राष्ट्रीय बाइलिट्रल समझौते जो 1944 में हुए थे, उसके बाद से राज्य सरकार इस पर सेल्स टैक्स लगाती रही है, वित्त मंत्रालय द्वारा उसकी सब्सिडी दी जाती रही है, लेकिन 1974 के बाद यह सब्सिडी बंद हो गई और वित्त मंत्रालय ने 1 दिसम्बर, 1994 से यह सब्सिडी स्कीम समाप्त कर दी क्योंकि एयर टरबाइन फ्यूल पर अंतराष्ट्रीय समझौता है और उसके तहत हम यह बिल लेकर आए हैं ।महोदय, जैसा कि आप जानते हैं कि एयर टरबाइन फ्यूल पर काफी तादाद में जो विदेशी एयरलाइंस यहां आती हैं, समझौते के तहत उनसे सेल्स टैक्स नहीं लेना होता है और राज्य सरकार के टैक्स पर भी केन्द्र सरकार सब्सिडी देती रही है । उसके बाद यह रेट बहुत बढ़ता गया है । अभी आंध्र प्रदेश ने बहुत अच्छा कदम उठाया है और उसके लिए हम वहां के मुख्य मंत्री, माननीय श्री चन्द्रबाबू नायडु को धन्यवाद भी देते हैं कि उन्होंने इसको घटाकर 4 परसैंट कर दिया । वैसे असम में यह 22 परसैंट, बिहार में 26 परसैंट, चंडीगढ़ में 22 परसैंट, दिल्ली में 20 परसैंट, गोवा में 20 परसैंट, गुजरात में 27 परसैंट, हिमाचल प्रदेश में 20 परसैंट, कर्नाटक में 25 परसैंट और केरल में 39 परसैंट है । यह हमारे लिए बहुत बड़ी समस्या हो रही है और एयर टरबाइन फ्यूल के लिए जो खर्चा है, विदेशी एयर लाइंस को तो उसका खर्च वहन करना पड़ता है, एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस का भी इससे काफी खर्चा होता है । लगभग 90 करोड़ प्रतिवर्ष एयर इंडिया का और करीब 32 करोड़ प्रतिवर्ष इंडियन एयरलाइंस का इस पर खर्च होता है और इंडियन एयरलाइंस का एयर टरबाइन फ्यूल की बिक्री पर करीब 128 करोड़ प्रतिवर्ष खर्च होता है । हम लोग यह प्रस्ताव कर रहे हैं कि इस बिल के माध्यम से अंतर्राष्ट्रीय समझौते को हम लागू कर सकें ।

महोदय, सदस्यों के विचारों के बाद मैं इस पर और विस्तार से अपनी बात कहूंगा ।

The question was proposed.

DR. M.N. DAS (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to say a few words on this Bill. I am full of admiration for our youthful and dynamic Minister of Civil Aviation. It is a type of personal feeling towards him. I respect him very much.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU): Dr. Das, just a minute. I would just like to mention that at four o'clock, we have listed Short Duration Discussion. However, there are not many Members to speak on this Bill. But if everybody is brief, we can stick to schedule.

DR. M.N. DAS: Sir, I will be very brief. I feel a little intrigued. Sir, the Foreign Aircraft (Exemption from Taxes and Duties on Fuel and

Lubricants) Bill, 2002 is a Bill to implement Agreements entered into by India with other countries in pursuance of the Convention on International Civil Aviation opened for signatures at Chicago on the 7th December, 1944.

Sir, I feel intrigued because in the year 1944, India was not Independent. It was the British Government which had signed an agreement at Chicago. And, Sir, what was the status of British Government at that time! The Second World War had not ended, and, during those days, the Great Britain used to live and sustain itself on aid, on financial aid, food aid from the U.S.A., so much so, that, in those days, the United States had 48 States and the Great Britain was used to be called the 49th State of the United States of America. Today, of course, they have 50 States, and, yet, the Great Britain is the 51st State. Whatever it is. Now, Sir, what the British Government did under some pressure from the big brother and signed an Agreement at Chicago, why should we go by that convention? Why should we go by that Agreement? What is the rationale behind it? And, if it was necessary, why did we delay it so much? Sir, in 1944, what was the condition of the civil aviation sector? How many flights were there at that time? How many Airlines Companies were there? How many international companies were regularly flying their flights all over the world? Between 1944 and 2002, there is a gap of 'Heaven and Hell'. In those days, hardly one could see an aeroplane in the sky. Those days, aeroplanes used to be seen were few and far between. But, today, if you look at the sky, if you go to airports, you will find hundreds of flights every day. Now, Sir, we are not a very rich country. We need our airports to be maintained well. We want new airports to be constructed. We have very few international airports. Sir, a number of demands are there for an international airport from places like Bangalore, etc., etc. And for all these things, we need money. Sir, what is the rate of air-fare that these international airlines, which use Indian airports for their flights, charge from the passengers? What is their income? Would they not be able to pay a minimum tax or duty for refuelling their plane or for taking lubricants? They won't mind paying it. But why are you giving this concession to them? What is the rationale behind this Bill? That is the main question. Sir, when air-fares have gone so high, when every International Airlines is earning millions of dollars, why should we be so generous not to charge any tax or duty from them, while allowing them to land their aircraft on our soil? We have to think of many other factors. If you allow them this kind of licence or concession, there may be a chance of abuse of flights. Sir, have we solved the Purulia Arms drop case? Perhaps, not. Our Airport regulations

are very slack. I say it with due apology. But there are no safety measures. Surreptitiously many flights may come and go because there is no control, no restriction, no vigilence. Even our own aircraft are crashing frequently. You know MIG and the latest version of Jaguar aircraft have crashed.

SHRI B. P. SINGHAL (Uttar Pradesh): These are our defence aircraft.

SHRI M.N. DAS: I know that. We have to take care of our international airlines. Here you are giving concessions to Pan-American Airways, BOAC, Lufthansa, JAL. Are they running in losses because of which you are giving them such concessions? Are they not able to pay a little amount for the facility being granted to them?

I would request the hon. Minister to reconsider whether these concessions are at all necessary. Are they doing so under some political pressure from some big power or super-power? I doubt whether these are in pursuance of the international convention signed at Chicago in the year 1944.

Sir, I oppose the Bill.

श्री एस.एम. लाल जन बाशा (आन्ध्र प्रदेश): उपसभाध्यक्ष जी, विदेशी वायुयान (ईंधनों और स्नेहकों पर करों और शुल्कों से छूट) विधेयक, 2002 को मंत्री जी लाये हैं। यह चाहे देर से ही आया है पर दुरूस्त आया है। क्योंकि यह आज का नहीं है, इसके संबंध में शिकागो में 7 दिसम्बर, 1944 में एक समझौता हुआ था। एक चीज़ से हम लोगों को दुख भी है, क्योंकि हमारी बाहर जाने की फ्लाइट्स बहुत कम हैं, लेकिन बाहर से बहुत फ्लाइट्स हमारी कंट्री में आयेंगी। हमारा गरीब देश है और हमारे पास दस परसेंट भी ऑयल नहीं है। हमें बाहर से फॉरेन एक्सचेंज देकर ऑयल लाना पड़ता है। फिर भी, जो भी है, हम लोगों को यह करना चाहिए। इसके साथ-साथ हमारे देश में जितने एयर पोर्ट हैं, उन सब की मैंटीनेंस को हम लोग देख रहें हैं। आज डोमेस्टिक में बहुत चार्जिज बढ़े हैं, उनके बारे में कोई सोच भी नहीं सकता है। मेरा सुझाव है कि आज डोमेस्टिक में सैल्स टैक्स और अन्य करों में एक्जम्पशन करने और चार्जिज कम करने से लोगों की भलाई होगी। मिसाल के तौर पर मैं बताना चाहता हूं। जब गोहाटी से ट्रेन में कोचीन जाने के लिए बैठते हैं, तो चार दिन कम से कम ट्रेन का सफर करना पड़ता है। आज जो बिल मंत्री जी लेकर आये हैं उससे डोमेस्टिक में जितना फेयर कम हो सके, उतना लोगों के लिए अच्छा है। हमारी हुकूमत डोमेस्टिक के लिए काम करेगी, तो हमारे लिए अच्छा है। आज जो बिल यहां पर आया है, इसको पास करना भी जरूरी है। हमारे यहां जितनी भी एयरलाइन्स हैं, चाहे एयर इंडिया हो या इंडियन एयर लाइन्स हो, तो उसमें टिकट का फेयर कम करने के बारे में सोचा जाना चाहिए। आज हम लोग देखते हैं कि दिल्ली से कोचीन करीब दो-तीन हजार किलो मीटर दूर है। इसी तरह से हम यहां से दुबई को देखते हैं तो वह भी उतनी ही दूर है। क्योंकि फेयर में भी हिन्दुस्तान में चार्जिज बढ़े हैं और खुसूसन डोमैस्टिक में चार्जिज़

कम करने के संबंध में मंत्री जी को विचार करना चाहिए, यह मेरा सुझाव है । इससे बाहर से जितने भी टूरिस्ट यहां आएंगे और यहां से भी जो स्टेट टू स्टेट जाने वाले लोग हैं - वे लोग जब ट्रेन से सफर करते हैं, अगर उसे हम याद करें तो वह बड़ा तकलीफदेह होता है क्योंकि उसमें 3-4 दिन तक उन्हें लगातार ट्रेन में बैठना पड़ता है - वे लोग भी इससे बचेंगे । इसलिए अगर आप फ्लाइट में जितना भी हो सके, टिकिट्स के दामों को कम करने का काम करें ताकि उन्हें कुछ राहत मिल सके । इसके साथ ही इस बिल का समर्थन करते हुए मैं आशा करता हूं कि जो सुझाव मैंने दिये हैं, उन्हें इम्प्लीमेंट करने के बारे में आप विचार करेंगे । धन्यवाद ।

SHRI C.O. POULOSE (Kerala): Mr. Vice-Chairman, Sir, this Bill is for the implementation of our commitment to the international community. By our obligation, we should withdraw the cess and duties on fuel and lubricants to the foreign aircraft. That is our obligation. The losers in this case are the State Governments. The Minister has narrated the rate of sales-tax the State Governments are collecting. It is a substantial amount. I want to know whether the State Governments are properly consulted before bringing this Bill. I understand that the Standing Committee, while reviewing the Bill, has recommended that what the State Governments are losing should be made good by the Central Government to the State Governments. I want to know whether any arrangements have been made to make good this loss to the State Governments. That is the first point.

All the State Governments are in financial difficulties. Many items, the surcharge, sales-tax, had been removed earlier. Regarding the devolution of finances to the State Governments, the Central Government acts against the State Governments every time. That is the position. By this, each and every State Government is in increasing financial difficulties. So, in accordance with the report of the Standing Committee, I demand that the Government should be prepared to reimburse the loss that is incurred by the State Government. I am quoting from the recommendations of the Standing Committee on Transport and Tourism:

> "The Committee is of view that the passage of the legislation is no doubt essential in order to fulfil the international obligation and bilateral treaties entered into with foreign countries. However, at the same time, it feels that the State Governments for almost 40 years have been provided with a facility, namely, reimbursement of sales-tax by the Central Government and since December, 1994, through the Oil Pool Fund. The amount involved in each of the State concerned is fairly substantial. Sudden stoppage of this source of income is bound to adversely affect their already precarious

financial condition. The Committee feels that the State Governments should have been consulted while enacting the legislation which directly concerns them, particularly, in an important area such as financial matter. The Committee recommends that the Central Government should continue to reimburse the State Governments the loss of revenue which might result once this enactment is passed by the Parliament and comes into effect."

I want to know whether the Government is going to implement this recommendation or not.

One point which I want to mention here, even though it is not directly connected with the subject under discussion, is that the flight charges of foreign flights are much more.....especially, the charges from the Gulf countries to India are abnormally high. There are several representations made to the Minister, and also to the Government, to reconsider the issue, but it is still continuing. Most of the passengers to the Gulf countries are poor people, poor labourers from the southern part of the country. So, I request the Government, and especially the Civil Aviation Minister, to review this thing and do the needful.

श्री परमेश्वर कुमार अग्रवाला (झारखंड) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस बिल के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं । बहुत सीधी सी बात है कि एक अंतर्राष्ट्रीय इकरारनामा हुआ था और उस इकरारनामे के तहत जितनी भी बड़ी-बड़ी कंट्रीज़ हैं, जहां हमारे जहाज जाते हैं, उनसे कोई सेल्स टैक्स या सरचार्ज वगैरह नहीं लिया जाता है । 1994 तक सेंट्रल गवर्नमेंट स्टेट गवर्नमेंट को सबसिडी देती थी, जितना रुपया सेल्स टैक्स या एक्ज़ेम्पशन में उनका एमाउंट बनता था । किसी-किसी स्टेट गवर्नमेंट का रुपया बहुत बनता था इसलिए उनको आपत्ति होती थी कि ऐसा बिल नहीं आना चाहिए । महोदय, आप जानते हैं कि देश की अर्थव्यवस्था की क्या हालत है ? सारा भार केन्द्रीय सरकार अकेले नहीं उठा सकती, कुछ राज्य सरकारों के जिम्मे भी जाना चाहिए । सबसे बड़ी बात यह है कि जब राज्य सरकारों ने 1994 के बाद सेल्स टैक्स वगैरह चार्ज करना शुरू किया तो बहुत सी विदेशी कंपनियों ने अपने जहाजों की सर्विसेज विदड्रा कर लीं । उससे दो नुकसान हुए । एक तो यह कि टूरिस्ट ट्रैफिक कम हो गया और दूसरा नुकसान यह हुआ, जैसा कि आप जानते हैं कि दुनिया को एक विलेज माना जा रहा है, तो आवाजाही कम होने से व्यापार पर भी बहुत बुरा असर पड़ा। मेरे ख्याल से माननीय सदस्य श्री दास को कुछ गलतफहमी हुई और उन्होंने इसका विरोध किया।

महोदय, यह एक छोटा सा बिल है । स्टैंडिंग कमेटी में जब यह बिल आया था तो इसका नाम केवल "एयरक्राफ्ट बिल" था, मैंने ही इसका नाम बदलकर "फॉरेन एयरक्राफ्ट बिल" करने के लिए कहा था । इसलिए हर तरह से यह बिल देश के भविष्य के लिए, व्यापार के लिए, टूरिज्म के लिए अच्छा है और इसको पास किया जाना चाहिए, ऐसा मैं मानता हूं । धन्यवाद ।

श्री प्रेमचन्द गुप्ता (बिहार) : मान्यवर, इस बिल के बारे में मेरा ख्याल है कि कुछ सदस्यों के समझने में फर्क रह गया है । यह जो इश्यू है, यह शिकागो कन्वेंशन में India is a signatory. So, we have to fulfil all those conditions, or all those agreements which are passed by the Chicago Convention. It is part of the agreement that no foreign aircraft can be taxed for fuel, and fuel and other lubricants cannot be supplied in India.

मान्यवर, मैं जानता हूं कि अभी हमारे पास कोई choice नहीं है और इसे करना होगा लेकिन इसमें दो-तीन इश्यू हैं, अगर मंत्री जी उनके बारे में बताएंगे तो अच्छा रहेगा । एक तो यह कि इंडियन एयरलाइन्स भी विदेशों की फ्लाइट्स को ऑपरेट करती है और एयर इंडिया भी ऑपरेट करती है । आप इंडियन एयरलाइन्स की फॉरेन फ्लाइट्स को और एयर इंडिया की फॉरेन फ्लाइट्स को टैक्स करेंगे और दूसरी जो विदेशी एयरलाइन्स यहां पर आएंगी, fuel लेंगी, उनको आप टैक्स नहीं करेंगे तो इससे इंडियन एयरलाइन्स और एयर इंडिया का जो नुकसान होगा, उसके बारे में आप क्या कर रहे हैं ? यह एक सवाल है क्योंकि एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स को तो उन एयरलाइन्स के साथ ही कंपीट करना होगा इंटरनेशनल रूट्स पर । ठीक है, इंडियन एयरलाइन्स की डोमेस्टिक फ्लाइट्स के ऊपर आप टैक्स लगाना चाहें तो लगाएं, एयर इंडिया की डोमेस्टिक फ्लाइट्स के ऊपर आप टैक्स लगाना चाहें तो लगाएं लेकिन जो एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स विदेश की फ्लाइट्स को ऑपरेट कर रहे हैं, जिसमें उनको फॉरेन एयरलाइन्स से कंपीट करना है, उसके लिए इसमें प्रावधान आपको करना चाहिए । अगर आप यह नही कर रहे हैं तो क्यों नहीं कर रहे हैं ?

महोदय, इसमें एक चीज़ और है, जैसे कि कुछ कंट्रीज़ हैं particularly गल्फ है, दुबई है, आबू धाबी है, मुझे पूरा ध्यान नहीं है । वहां डोमेस्टिक एयरलाइन्स को कम्पेन्सेट करने के लिए उन्होंने कोई स्पेशल लेवी फोरेन एयरलाइन्स पर लगा रखी है । आप एयर इंडिया या इंडियन एयरलाइंस को उस रूट से कम्पेन्सेट कर सकते हैं । इस पर आपकी क्या राय है ?

तीसरी बात यह है कि टैक्स की जो एग्जम्पशन होगी वह स्टेट गवर्नमेंट के लिए रिवेन्यू लोस है क्योंकि यह सैंट्रल गवर्नमेंट का एक नेशनल एग्रीमेंट है जिसके अंडर हमें यह करना पड़ेगा । अतः स्टेट गवर्नमेंट को जो रिवेन्यू लोस हो रहा है, उसके लिए आप क्या प्रावधान इसमें कर रहे हैं ? जो उनका रिवेन्यू लोस होगा, क्या कोई ऐसी सब्सिडी या कम्पेन्सेशन आप स्टेट गवर्नमेंट के लिए कर सकते हैं, क्योंकि हमारे सभी स्टेट्स की फाइनेंशियल हैल्थ आजकल वैसे ही ठीक नहीं है ।

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन : फोरेन एयरलाइन्स आती हैं ।

श्री प्रेमचन्द गुप्ता : महोदय, फोरेन एयरलाइन्स वहां लाने की बात कह रहे हैं, जैसे गया के लिए आप कहते हैं कि हम श्रीलंका से लेकर आएंगे वी वेलकम दैट । अगर लाते हैं तो इसके लिए आपको बहुत-बहुत बधाई लेकिन सवाल यह है कि खाली कागजों पर घोड़े दौड़ाने से बात नहीं बनेगी, जो ग्राउन्ड रियलिटी है उसके लिए भी कुछ करना पड़ेगा । पटना और बैंकाक के बीच फ्लाइट इंट्रोड्यूज करके बोधगया वगैरह को जोड़ा जाएगा, इस पर भी कुछ नहीं हुआ है। जो डोमेस्टिक एयरलाइन्स हैं, एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स, उनके लिए क्या

प्रोटेक्शन है ? स्टेट गवर्नमेंट को जो रिवेन्यू लोस होगा because of this amendment उसे आप कैसे कम्पेन्सेट करेंगे, इस पर अगर आप अपने व्यू बताएंगे तो बड़ी कृपा होगी ।

SHRI V.V. RAGHAVAN (Kerala): Mr. Vice-Chairman, Sir, I take this opportunity to draw the attention of the hon. Minister to a very burning issue faced by the State of Kerala. Lakhs of people from Kerala are employed in Gulf countries. Most of them are manual labourers, working in construction companies, supermarkets, transport companies, etc. They remit about three billion dollars worth of foreign exchange and help the country. Now, Air India is charging exorbitant rates from these people for air travel. The poor people and their families are suffering because of the exorbitant rates. Hon. Venkaiah Naidu also knows the fact that the Kerala people are suffering.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU): You have to conclude within two minutes.

SHRI V.V. RAGHAVAN: Sir, I, therefore, urge upon the hon. Minister to personally look into this exorbitant rates charged by Air India from these poor people. I request the hon. Minister to reduce, at least, the Y-class passenger rates. It is a very urgent matter. So many representations have been made to the Ministry and to the Prime Minister, but there is no response. I urge upon the hon. Minister to take personal interest, look into the matter, reduce the rates and help the people of Kerala. Thank you.

श्री बालकवि बैरागी (मध्य प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, धन्यवाद । बहुत सारी बातें सामने आ गई हैं । कुल मिलाकर मुझे एक बहुत सीधा सवाल माननीय मंत्री जी से करना है और मेरा यह विश्वास है कि आप उसका उत्तर देंगे । यह जो पूरा बिल हमारे सामने है, जो दस्तावेज हाथ में है, वह 27 नवम्बर, 2000 को ड्राफ्ट हुआ, उस वक्त आपके पास दूसरा प्रभार था, भाई शरद यादव इसके प्रभारी थे । यह लोकसभा में 19 दिसम्बर, 2000 को इंट्रोड्यूज हुआ था और आज जब राज्य सभा में इस पर बात कर रहे हैं तो यह मई महीने की सोलहवीं तारीख, 2002 है । करीब-करीब डेढ़ वर्ष तक यह बिल इन दोनों सदनों में विचारार्थ पड़ा रहा । वहां से यहां तक जो भी सफर हुआ, यात्रा हुई। मेरा बहुत सीधा सा प्वाइंटेड सवाल है। हम सब आपके इस बिल से करीब करीब असहमत हैं, लेकिन इसे पास कर रहे हैं। कोई सहमत मिला नहीं। बाशा जी ने भी देर आयद दुरुस्त आयद लेकिन बहुत सारे सवाल पूछ लिए। उस सबके बावजूद आपसे असहमति के साथ हम इसे क्लियर करने जा रहे हैं। मेरा सीधा सवाल है। इन डेढ़ वर्षों में इस बिल के अभाव में आपने इस देश का कितना आर्थिक नुकसान किया या कितना फायदा किया? या तो इससे नुकसान होने वाला था या फायदा होने वाला था, या तो आपने बचाया है या फिर आपने कहीं न कहीं इसमें लगाया है, खर्च किया है। आखिर हमारे देश पर इसका कितना वजन पड़ा?

दूसरा मेरा बहुत प्वाइंटेड प्रश्न है आपसे ...**(व्यवधान)**... हां, या तो कहीं न कहीं देश का नुकसान किया गया या कुछ ऐसा किया है कि जिससे लाभ हो सकता था। दूसरा जो सवाल यहां से उठा है और वह बहुत वैलिड सवाल है, मैं मंत्री जी से इसका उत्तर चाहता हूं कि राज्य सरकारों के पास अभी तक ...**(व्यवधान)**... मंत्री जी अगर आप ध्यान देंगे तो बड़ी कृपा होगी। सन् 1994 से यह सिस्टम बदला गया था। सन् 1944 में जैसा कि दास साहब ने बताया, गुलाम भारत में इस पर हस्ताक्षर हुए थे। हम बाध्य हैं इसको लागू करने के लिए तो मैं सिर्फ इतना भर जानना चाहता हूं कि इन डेढ़ पौने दो वर्षों में इस बिल के अभाव में देश का कितना नुक्सान हुआ और यदि लाभ हुआ तो कितना हुआ?

तीसरा, आपने चार्ट पढ़ा है। हर राज्य सरकार का इसमें अलग अलग टैरिफ था। हर राज्य सरकार ने अपने हिसाब से - किसी ने 22 परसेंट, किसी ने 6 परसेंट, किसी ने 4 परसेंट, इस तरह से कुछ लेन देन किया था, जो केंद्र की सरकार के ऊपर वजन पड़ता था, ऐसा आप बताते हैं। तो मैं जानना चाहता हूं कि अब क्या इस बिल के पास हो जाने के बाद उन राज्य सरकारों पर जो असर पड़ने वाला है उसकी यूनैनिमिटी कितनी रहेगी? क्या कोई एक जैसा सब पर लागू कर सकेंगे? अगर इन बातों को आप स्पष्ट कर देंगे तो हम लोगों को थोड़ा समझने में और अपने लोगों को समझाने में सुविधा रहेगी।

मैं आपके इस प्रयत्न का स्वागत कर रहा हूं लेकिन हम इसे बहुत देर से पास कर रहे हैं और इसका देश की अर्थव्यवस्था पर जो असर पड़ने वाला है, इसके बारे में मैं आपसे जरूर स्पष्टीकरण चाहता हूं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI MANOJ BHATTACHARYA (West Bengal): Sir, I can understand from the intent of the Bill that the decisions of the Chicago Convention are to be adhered to. At the present situation, when the industrial development is taking a very bad beating, when we are losing a lot in the field of agriculture under the present dispensation, we shall have to give a boost to the tourism industry. It is our requirement to give a boost to the tourism industry. Now the foreign aircraft cannot be taxed so far as the ATF is concerned. Once this Bill is passed, it will have an adverse impact on the States. I would like to know whether the States have been taken into confidence in this regard or not because it is an important source of revenue-earning for the States. An equivalent amount of tax would have to be disbursed from the Oil Pool Fund. The States would be put to further difficulties because everybody knows that the States are suffering from resource crunch. I would like to know whether the Central Government would take adequate care to reimburse an equivalent amount to the States which they were earning by way of tax on the ATF from foreign aircraft. I fully agree with the hon. Member. He wanted to know whether in this competitive world where the world is being considered as a village, fair opportunity would be given to the Indian

4.00 p.m.

Airlines and the Air India and whether the same provision would apply to them or not. If not, the Indian Airlines and the Air India would be perpetuating their losses and it would lead to a very serious situation. I am worried about it because a number of employees are working in this sector. The Air India is the pride of the nation. Will the Minister take adequate care in this regard?

Thirdly, taking advantage of this Bill, -- as such, we do not get any scope to speak on this -- I would draw the attention of the hon. Minister to the fact that the international airports in Kolkata is in a very, very bad shape...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU): You know, we are hard pressed for time. So, you just raise the issues concerning this Bill.

SHRI MANOJ BHATTACHARYA: Sir, this is just a request, an appeal, to the Minister that he should take adequate care to improve the situation at the international airport in Kolkata. With these words, I conclude. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU): You can raise it by way of Special Mention. Now, Mr. Minister.

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन : उपसभाध्यक्ष जी, यह बहुत अच्छी चर्चा रही, इसके अंदर पहले जो यह गलतफहमी रही कि आजादी के पहले और गुलाम भारत में इस पर समझौता हुआ, वह समझौता बाद में भी लागू रहा और इसका एक तरफा लाभ हमें नहीं हुआ, बल्कि दो तरफा लाभ है । हमारे जो विमान विदेश जाते हैं उन पर कोई टैक्स नहीं लगता और जब दूसरे देश के विमान यहां आते हैं तो हमें भी टैक्स नहीं लेना चाहिए और इसलिए हम लोग उनसे टैक्स नहीं लेते हैं । इस पर जो महत्वपूर्ण मुद्दा उठाया गया था, जो बाशा साहब ने भी कहा कि किराया घटाना चाहिए तो उस पर भी सरकार ध्यान दे रही है । लेकिन उपसभाध्यक्ष जी, जैसा कि आपको मालूम है कि हमारे देश में इतने टैक्स लगते हैं कि इससे घरेलू हवाई यात्रा काफी महंगी हुई है । अगर दिल्ली से कोचीन का किराया लें तो वह 23 हजार 750 के करीब है और दिल्ली से बैंकाक का किराया लें तो वह 17 हजार है, क्योंकि यहां जो टैक्सेज हैं वे 22 प्रतिशत के करीब तो बिक्री कर लगता है और 16 प्रतिशत उत्पाद शुल्क लगता है और एअर टर्बाइन फ्यूल जहां विदेशों में 9 हजार प्रति किलो लिटर मिलता है वही अपने देश में 18 हजार 5 सौ किलो लिटर का रेट पड़ जाता है, जिसकी वजह से आप जानते हैं कि एअरलाइन में 30 प्रतिशत तो एअर टर्बाइन फ्यूल पर ही खर्चा आता है । हमारा किराया तभी कम हो सकता है जिस तरह से आन्ध्र प्रदेश की सरकार ने अच्छे कदम उठाए हैं कि अपने यहां एटीएफ को उन्होंने 20 परसेंट से घटा कर चार परसेंट कर दिया, अगर सभी राज्य सरकारें उसको घटा कर चार परसेंट कर दें

तो सब जगह हवाई यात्रा सस्ती हो जाएगी । महोदय, इसके लिए मैंने पहले भी कहा है कि एअर इंडिया को 90 करोड़ प्रति वर्ष और इंडियन एअरलाइन्ज़ को 128 करोड़ डोमैस्टिक में और 32 करोड़ रुपया इंटरनेशनल के लिए खर्च करना पड़ता है और अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानों में भी 16 प्रतिशत उत्पाद शुल्क और 22 परसेंट बिक्री कर लगता है । इसलिए मैं समझता हूं कि इस बिल को लोक सभा ने काफी चर्चा के बाद पारित किया है, क्योंकि कई प्रश्न उठाए गए हैं जिनका हम लोग समाधान कर रहे हैं । राघवन साहब ने केरल के लोगों के लिए भाड़े की कमी की बात कही है । हम राघवन साहब की बात से पूरी तरह सहमत हैं कि बहुत से लोग विदेश जाते हैं और उनका अपने देश की इकोनोमी में बहुत बड़ा रोल है । गल्फ जाने से अपने देश में बहुत सा फॉरेन एक्सचेंज आता है । केरल में टैक्स सब से ज्यादा हैं । केरल में 39.10 परसेंट एटीएफ का सब से ज्यादा किराया यही लिया जाता है । राज्य सरकार से हम बातचीत कर रहे हैं और इसके बारे में हम कोई निर्णय करेंगे । एक सवाल यह भी उठाया गया है कि इससे राज्य सरकार को हानि होगी । स्टैंडिंग कमेटी ने जो सिफारिश की है और राज्य सरकार को जो हानि है इसके लिए हमने पत्र लिख दिया है और सिविल एविएशन मिनिस्ट्री ने वित्त मंत्रालय को 19 फरवरी 2002 को ही पत्र भेज दिया है कि राज्य सरकार को जो हानि होगी और जो स्टैंडिंग कमेटी की सिफारिश है उस पर वित्त मंत्रालय विचार करे ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं यह अनुरोध और प्रस्ताव करूंगा कि इस विधेयक को लौटाया जाए ।

SHRI DINESH TRIVEDI (West Bengal) : Will the Minister give the same concession to the Indian Airlines and Air India? Many hon. Members have made a mention that it would be an unfair and unhealthy competition for the national airlines.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE (West Bengal) : Sir, I have a small point to make. I am happy to note that the hon. Minister has written to the Minister of Finance. Sir, as far as we are concerned, the Government is an individual entity. ऐसा नहीं होता है । The State Governments are going to lose a substantial part of the revenue. Now, all the State Governments were consulted by the Standing Committee, and their view was that this should be reimbursed. Before taking this decision, and before passing this Bill, there should have been some sort of a reaction from the Government as to how they are going to reimburse these losses incurred by the States. आप ने बिल लाने से पहले स्टेट गवर्नमेंट्स से विचार-विमर्श नहीं किया जोकि गलत है । उस के बाद जो यह रिकमंडेशन है, मैं आप की बात नहीं कर रहा हूं, आप ने वित्त मंत्रालय को लिखा है । वित्त मंत्री जी पीछे बैठे हैं, लेकिन वह सुन नहीं पाए हैं ...(व्यवधान)... Is the Finance Ministry or the Government of India going to reimburse it? आप की तरफ से एश्योरेंस होना चाहिए कि राज्य सरकारों को वित्तीय हानि न हो । यह एश्योरेंस होना चाहिए । खाली चिट्ठी लिखना एश्योरेंस नहीं है । The Government should see to it that the States do not lose. आप को इस बारे में स्टेट गवर्नमेंट्स की मिनिस्ट्रीज को बोलना चाहिए ।

श्री बालकवि बैरागी : उपसभाध्यक्ष महोदय, मंत्री जी उत्तर तो दे रहे हैं, लेकिन उन के पास आत्मबल, मनोबल और दृढ़ता नहीं है जिस दृढ़ता से वह उत्तर देते हैं । वह कांपते हुए उत्तर दे रहे हैं ।

उपसभाध्यक्ष (श्री नीलोत्पल बसु) : ऐसा सवाल नहीं है ।

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन : उपसभाध्यक्ष जी, यह विधेयक ऐसा नहीं है । यह तो अंतर्राष्ट्रीय कम्पलसन है, लेकिन समय की कमी है । इस पर बहुत विस्तार से ...

उपसभाध्यक्ष (श्री नीलोत्पल बसु): वह तो सही बात है, लेकिन मेंबर का सवाल भी जायज सवाल है । आप एक ऐसा बिल पारित करने जा रहे हैं जिस का असर स्टेट फायनेंसेस के ऊपर पड़ेगा । इस के अलावा स्टेंडिंग कमेटी की एक सिफारिश थी, वह सिफारिश आप किस हद तक लागू कर रहे हैं और अगर नहीं लागू कर पा रहे हैं तो क्यों नहीं कर पा रहे हैं, यह तो कम-से-कम सदन को जानने का अधिकार है ।

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन : उपसभाध्यक्ष महोदय, यह बिल तो फॉरेन एअरक्राफ्ट्स के लिए है और मैं ने पहले बताया कि ए0टी0एफ0 और दूसरा टैक्स कम हो जाएगा तो उस का फायदा विदेशी एअरलाइंस को भी होगा और स्वदेशी एअरलाइंस को भी होगा । महोदय, जहां तक स्टेंडिंग कमेटी की सिफारिश है, मैं ने उस की डेट्स बताई हैं और हम ने वित्त मंत्रालय को उन की भावनाओं से अवगत करा दिया है । हम ने पत्र लिख दिया है और उस पर वित्त मंत्रालय गौर करेगा ।

SHRI DINESH TRIVEDI: Sir, it has been clarified that the Indian Airlines and Air India will be charged and given some concession. Am I right?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU): I think, it is up to the House to take whatever the Minister has said as an assurance and proceed with the Bill.

श्री दीपांकर मुखर्जी : सर, मैं आप के माध्यम से मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि आप ऐसा आश्वासन दे दीजिए कि भारत सरकार इस बारे में राज्य सरकारों के साथ सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगी । यह ठीक नहीं है कि आप ने वित्त मंत्रालय को चिट्ठी दे दी और वित्त मंत्रालय ने किसी और को चिट्ठी दे दी । यह चिट्ठी की बात नहीं है । आप सरकार की तरफ से आश्वासन दीजिए कि राज्य सरकारों का जो लॉस होगा, उस के बारे में जो भी आवश्यक होगा, वह करेंगे ।

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन : उपसभाध्यक्ष जी, यह तो हम लोग अंतर्राष्ट्रीय समझौते से बंधे हुए हैं और जब हमारी एअरलाइंस विदेशों में जाती है तो हम लेते हैं ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री नीलोत्पल बसु) : वह तो क्लिअर है । उस के ऊपर कुछ बोलना है तो बोल दीजिए ।

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन : उपसभाध्यक्ष महोदय, सम्मानित सदस्य दीपांकर मुखर्जी साहब ने जो बातें कही हैं ...**(व्यवधान)**...राज्य सरकार को इस से घाटा होने वाला है । पहले तो यह ऑइल पूल अकाउंट्स से दे दिया जाता था, अब उस में भी घाटा हो रहा है । तो कहां से दिया जाएगा इस पर वित्त मंत्री जी विचार करेंगे । हम ने उन्हें पत्र लिख दिया है । ...**(व्यवधान)**...

श्री बालकवि बैरागी : उपसभाध्यक्ष महोदय, वित्त मंत्री जी यहां बैठे हैं ।

उपसभाध्यक्ष (श्री नीलोत्पल बसु): यह नहीं कर सकते । जो व्यवस्था आप बता रहे हैं, यह दुरुस्त नहीं है । Anyway, what can be done? Whatever has been the response, on the basis of that the Members will have to make up their mind whether they want to pass the Bill or not. I now put the question. The question is:

> "That the Bill to implement Agreements entered into by India with other countries in pursuance of the Convention on International Civil Aviation opened for signatures at Chicago on the 7th December, 1944, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI NILOTPAL BASU): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन : मैं प्रस्ताव करता हूं,

" कि विधेयक को लौटाया जाए ।"

The question was put and the motion was adopted.

ANNOUNCEMENT BY CHAIR

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI O. RAJAGOPAL): Mr. Vice-Chairman, Sir, I would like to make a small submission. This morning, we had a discussion with the leaders of various political parties in which it was agreed -- tomorrow being the last day of this Session -- that we will have the Private Members' Business immediately after the Special Mentions are over. After the Private Members' Business, the Legislative Business would be taken up.

SHRI PRANAB MUKHERJEE (West Bengal) : I am not sure how the time would be adjusted, because we have decided that tomorrow we will